



Geschäftsstelle:  
Dunantstraße 30  
48151 Münster

Telefon:  
(02 51) 21 20 50  
Fax:  
(02 51) 200 66 13

E-Mail: [info@lsv-nrw.de](mailto:info@lsv-nrw.de)  
Internet: [www.lsv-nrw.de](http://www.lsv-nrw.de)

16. April 2021

STELLUNGNAHME DER  
LANDESSENIORENVERTRETUNG NRW e. V. (LSV NRW)  
ZUM ENTWURF EINES GESETZES ZUR EINFÜHRUNG EINES  
FAHRRAD- UND NAHMOBILITÄTSGESETZES DES LANDES  
NORDRHEIN-WESTFALEN SOWIE ZUR ÄNDERUNG DES  
STRASSEN- UND WEGEGESETZES

Die Landesseniorenvertretung Nordrhein-Westfalen (LSV NRW) vertritt mit derzeit 169 kommunalen Seniorenvertretungen über 70 Prozent der älteren Menschen in Nordrhein-Westfalen. In unserem [Positionspapier zur Mobilität](#) ist formuliert, wovon wir als Interessenvertretung Älterer im Generationenverbund ausgehen und was unsere Zielsetzung im Hinblick auf Mobilität insgesamt ist:

„... Wer mobil ist, bleibt gesund – wer mobil ist, bleibt in Kontakt! Gerade im Alter, wenn Mobilität freiwilliger als je zuvor im Leben ist – die Ressourcen aber unterschiedlich sind –, hat Mobilität eine besonders wichtige Bedeutung, denn Teilhabe durch Mobilität bedeutet oftmals Gesundheit und vor allem Lebensqualität! Die drängende Verkehrswende betrifft nicht allein das Klima, sie ist auch eine Notwendigkeit im Hinblick auf eine Mobilität für alle! Wer sich mit Mobilität im

Alter beschäftigt, der liefert Antworten auf beide Fragen, denn die notwendigen sozialen Erneuerungen für die alternde Gesellschaft sind auch ein ökologisches Modernisierungsprogramm. Dies zeigt sich z. B. in einer barrierefreien Infrastruktur, mit einem sicheren Fußgängerverkehr, sicheren Fahrradwegen/E-Bike-Trassen sowie mit Bürgerbussen, nachbarschaftlichem Car-Sharing und autonom fahrenden Mini-Bussen für die letzten Kilometer am Ende des Bahnnetzes etc. Deshalb setzen sich kommunale Seniorenvertretungen mit ihrem Dachverband, der Landesseniorenvertretung NRW, am Ort, in den Kreisen und auf der Landesebene umfänglich für alle Themen der Mobilität ein! Wozu sichere und stressfreie Fußwege für alle (inklusive für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren), bessere Radwege, ein barrierefreier und besser getakteter ÖPNV, eine Vernetzung von Verkehrsträgern, eine bessere Anbindung ländlicher Räume, Bürgerbusse und eine Kultur der Rücksichtnahme im öffentlichen Raum gehören.“

Als Ältere sind wir im Fußverkehr unterwegs und nutzen zunehmend Fahrräder und Pedelecs als vollwertige, alltagstaugliche Allround-Verkehrsmittel. Dabei wirkt die seit nunmehr über einem Jahr andauernde Corona-Pandemie als Verstärker und sorgt mit für ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen im gesamten Fahrradverkehr. Über die verstärkte Nutzung hinaus sehen wir unsere Rolle als Ältere zudem darin, mit dazu beizutragen, dass auch nachfolgende Generationen von den heutigen Änderungen der Fahrrad- und der Verkehrspolitik insgesamt profitieren können.

Im Sinne einer solidarischen Gesellschaft setzen wir uns bei der rahmensetzenden Politik für Barrierefreiheit als Grundausrüstung ein, denn davon profitieren alle Menschen im Verlauf ihres Lebens. Grundsätzlich sollten also Geh- und Radwege barrierefrei gestaltet werden, das heißt, es geht damit auch um eine sichere, komfortable und klar erkennbare Geh- und Radverkehrsinfrastruktur. Aus unseren Erfahrungen als kommunale Seniorenvertreter und Seniorenvertreterinnen wissen wir, dass Barrierefreiheit, die nachträglich sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum installiert wird, vielfach schwer realisierbar und kostenintensiv ist. Auch vor diesem Hintergrund soll Barrierefreiheit grundsätzlich bei der Planung berücksichtigt werden. In Bezug auf die Barrierefreiheit müssen die Stellungnahmen aus dem Bereich von Menschen mit Behinderungen und mit Blick auf die UN-BRK berücksichtigt werden. Dazu ist anzumerken, dass der Ausbau von barrierefreien Zugängen zum Verkehrsnetz insgesamt bislang noch nicht umfassend ausfällt (s. „Teilhabebericht Nordrhein-Westfalen ...“ Hrsg. vom Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales 2020, S.150).

Als „starke Stimme der Älteren“ (s. dazu Koalitionsvertrag NRW, S. 100) begrüßen wir, dass mit dem Gesetzentwurf zum einen dem Fahrradverkehr ein höherer Stellenwert als bisher eingeräumt wird. Zum anderen wird mit dem Gesetzentwurf ‚ein Schritt in die richtige Richtung‘ der dringend gebotenen klimafreundlichen Mobilität im Sinne aller, vor allem der nachfolgenden Generationen getan. Wir unterstützen dabei die Forderungen des ADFC NRW, das Gesetz insgesamt (noch) ambitionierter zu gestalten. Denn dass mit den vorgesehenen Maßnahmen der Anteil des Radverkehrs in naher Zukunft (also noch in den 2020er Jahren) und damit klimafreundlich erreicht werden kann, muss leider bezweifelt werden. Gleichwohl ist die Erhöhung des Radverkehrs als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele notwendig.

Wir begrüßen auch vor diesem Hintergrund, dass die Auswirkungen des Gesetzes (§ 37 Entwurf FaNaG) nach einem Zeitraum von fünf Jahren im Sinne der Wirksamkeit der Maßnahmen und ihrer Nachhaltigkeit überprüft werden sollen, und plädieren dabei für eine unabhängige Evaluierung.

Bevor wir zu den einzelnen Abschnitten des Gesetzentwurfs Stellung nehmen, bringen wir die Frage ein, welche erprobten und erfolgreichen Regelungen und Maßnahmen aus den Niederlanden und Dänemark in den Gesetzentwurf eingeflossen sind? In diesem Zusammenhang regen wir an, dass Gestaltungsanregungen mit konkreten Beispielen in Form eines Katalogs oder dergleichen zur praktischen Umsetzung für die beteiligten Akteure zur Verfügung gestellt werden sollen.

Zu den Abschnitten des Gesetzentwurfes nehmen wir wie folgt Stellung:

- **Zur Präambel**

Eine Gleichrangigkeit aller Verkehrsmittel halten wir vor dem Hintergrund des hohen Aufholbedarfs im Hinblick auf den deutlich erhöhten Fahrradverkehr, den deutlich erhöhten Einsatz von Lastenfahrrädern und den Bedarf an Sonderfahrrädern (z. B. Dreirädern, E-Bikes etc.) sowie die jahrzehntelange Bevorzugung des Autoverkehrs für nicht angemessen. Vor diesem hier nur skizzierten Hintergrund wird der Ausbau der Fahrradinfrastruktur nicht ohne Einschränkungen des Kfz-Individualverkehrs möglich sein. Die Heraushebung des Fußverkehrs wird ausdrücklich begrüßt.

- Zu Abschnitt 1: **Allgemeines**

Aktions- und Förderpläne im Sinne der Zielsetzung des Gesetzentwurfs werden begrüßt. Dabei weisen wir auf den Einbezug der gesellschaftlichen Gruppen hin, damit die Aktions- und Förderpläne Nutzer/innenorientiert gestaltet werden.

- Zu Abschnitt 2: **Verkehrssicherheit**

Insbesondere die §§ 6 und 8 (Präventive Verkehrssicherheit und die schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung) werden von der LSV NRW begrüßt. Dabei sollen sich Angebote der präventiven Verkehrssicherheit in Form von Fortbildungs- und Auffrischungsangeboten an alle Generationen richten.

In der Verkehrssicherheit bez. des Fahrradverkehrs sind auch Regeln wie Fahrtrichtungsanzeigen verpflichtend geboten. Hinzu kommt der Schutz der Verkehrsteilnehmenden über eine grundsätzliche Helmpflicht (hier sind alle anerkannten effektiven Helmformen einbezogen) beim Radfahren. Vor dem Hintergrund schwerer Kopfverletzungen bei Fahrradstürzen erscheint dies verpflichtend geboten. Darüber hinaus ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 25 Stundenkilometer für alle Fahrräder in verkehrsreichen Zonen geboten.

- Zu Abschnitt 3: **Fußverkehr**

Hier sollte hervorgehoben werden, dass Fußgänger als schwächste Glieder der Verkehrsgemeinschaft eines besonderen Schutzes bedürfen. Diese besondere Berücksichtigung gilt auch im Hinblick auf die Umsetzung der UN-BRK.

§ 11, Abs. 3 wird begrüßt. Die getrennte Streckenführung dient insbesondere dem Schutz des Fußverkehrs. Aufgrund der unterschiedlichen Tempi und der schwierigen Tempiabschätzungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen ist dies notwendig.

Bei § 12 sollten nicht nur die Träger der Straßenbaulast als Akteure benannt werden, sondern auch Vertretungen der Verkehrsgemeinschaft, zu denen Seniorenvertretungen und Behindertenvertretungen sowie Jugendvertretungen gehören (s. § 27 a GO NRW).

Bei § 13 schlagen wir eine Ergänzung vor, und zwar dahingehend, dass barrierefreie Bushaltestellen den Zugang zum ÖPNV erleichtern und damit zu seiner Attraktivität beitragen.

- Zu Abschnitt 4: **Radverkehr**

Bei § 14 **Grundsätze** sollte ergänzt werden, wie die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure umgesetzt werden soll. Andernfalls sind bei mangelnder Klarheit Konflikte vorprogrammiert, die letztendlich die Ziele der Gesetzgebung mindestens erschweren und erfahrungsgemäß gefährden. Die Zusammenarbeit der Akteure soll in jedem Fall Gegenstand der Gesetzesevaluierung nach § 37 sein.

Die in § 15 erfolgte Festlegung des Radvorrangnetzes wird ebenso wie in § 16 begrüßt. Dazu erfolgten bereits Anmerkungen auf den Seiten 1 und 2 unserer Stellungnahme.

Wir weisen im Rahmen des Abschnitts 4 darauf hin, dass mit dem Ausbau von Fahrradwegen beide Verkehrsströme so geordnet werden sollen, dass Fahrradstraßen eine Mindestbreite von 4 Meter haben, um so einen geordneten Gegenverkehr zu gewährleisten. Zudem sollen etwa alle 10 km Parkflächen mit entsprechenden Sitzmöglichkeiten angelegt und für Elektrofahrzeuge Stromanschlüsse vorhanden sein. An klar erkennbaren Kreuzungen muss zudem ein eindeutiges Konzept der Vorfahrtsregelung gelten; dies gilt analog für Kreisverkehre, hier ist die Gefahr von Unfällen angesichts mangelnder Fahrradspuren besonders hoch.

Zu den im Gesetzentwurf aufgeführten Regelungen gibt es weitere, die wir benennen. Angesichts des zunehmenden gesamten Fahrradverkehrs müssen Zuständigkeiten für die Umsetzung der Vorhaben beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur geklärt werden. Zudem müssen die Abwicklungen von Unfällen und die hohen Diebstahlraten bei Fahrrädern in den Blick genommen werden. Zur Sicherung von Fahrrädern sollen auf Parkplätzen Fahrradständer installiert werden, an die Räder angeschlossen werden können. Darüber hinaus gehören Fahrradregistrierungen in digitaler Form oder etwa über Fahrradnummernschilder (s. Schweiz) zu den relevanten Bereichen, in denen Regelungen erfolgen sollten.

*Jürgen Jentsch  
Vorsitzender*